



## Rives méditerranéennes

13 | 2003

Cabotage et réseaux portuaires en Méditerranée

---

# Entre Rhône et Méditerranée : la marine d'Arles au service d'un petit cabotage polyvalent (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rives/163>

DOI : 10.4000/rives.163

ISBN : 978-2-8218-0024-3

ISSN : 2119-4696

### Éditeur

TELEMME - UMR 6570

### Édition imprimée

Date de publication : 10 février 2003

Pagination : 59-73

ISSN : 2103-4001

### Référence électronique

« Entre Rhône et Méditerranée : la marine d'Arles au service d'un petit cabotage polyvalent (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Rives nord-méditerranéennes* [En ligne], 13 | 2003, mis en ligne le 20 octobre 2005, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rives/163> ; DOI : 10.4000/rives.163

---

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

© Tous droits réservés

---

## *Entre Rhône et Méditerranée : la marine d'Arles au service d'un petit cabotage polyvalent (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*

---

- 1 Arles, un port de cabotage sur la façade méditerranéenne? La question peut surprendre, car la ville, qui fut déclarée frontière maritime du royaume en 1577, se trouve n'être, aujourd'hui, qu'un port fluvial sans activité maritime. La modestie du rôle économique actuel de la cité ne reflète pas les avantages procurés par une situation géographique privilégiée. Il en fut autrement dans le passé. Comme Nantes, Bordeaux, Rouen, Séville, Londres ou Anvers, Arles est au débouché d'un très grand fleuve. À l'interface entre Méditerranée et Rhône, Arles était, aux époques où seul le transport par voie d'eau prédominait, un relais incontournable dans les échanges nord-sud, un point de rupture de charge: dans un sens, dernière halte fluviale avant la mer, dans l'autre, ultime destination que les navires venant de la Méditerranée pouvaient atteindre.
- 2 Toutefois, en contre point, les explications de la médiocrité du destin du port d'Arles ne manquent pas. Sur les quarante kilomètres qui séparent la cité de la mer, le fleuve s'étale en une vaste zone deltaïque qui, comme les autres deltas méditerranéens, présente une alternance de marais et d'efflorescences salines débouchant sur des étangs et un rivage aux contours incertains. Les difficultés de navigation dans cette zone sont liées aux caractéristiques géomorphologiques qui sont à l'origine d'atterrissements fluctuants, causant un phénomène de barre et des modifications du cours du fleuve; il faut ajouter, en outre, la présence de vents violents, mistral du nord ou vent du sud-est, qui gênent considérablement, l'un la montée des navires, l'autre leur descente. Ces difficultés n'ont, toutefois, pas empêché, depuis l'antiquité, les hommes de maintenir l'activité du port, même si son rayonnement a subi des éclipses, entre l'époque romaine et le XVe siècle<sup>1</sup>. Les activités commerciales des bâtiments d'Arles évoluent au cours de la période moderne; après une période d'euphorie et d'expansion au XVIIe siècle, elles s'adaptent aux transformations économiques et technologiques qui marquent le suivant; ces dernières conduisent, alors, peu à peu, les patrons arlésiens à réduire leur zone de cabotage aux ports principaux du littoral, Marseille en premier lieu, Toulon ensuite. La concentration du fret sur place, stimule largement les échanges et, par voie de

conséquence, impose aux navires leurs routes. Dans quelle mesure la structure de la flotte et la nature des opérations commerciales reflètent-elles ces mutations?

- 3 Ces différents aspects peuvent être appréhendés à partir de sources multiples, éclatées, un « océan d'archives » selon A. Cabantous<sup>2</sup>. L'étude du fret a été conduite avec comme source principale: les registres du droit du 2 % perçu, à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, sur les marchandises passant devant Arles ou le fort du Baron<sup>3</sup>, aussi bien par voie d'eau que de terre, complétés par ceux des déclarations relatives à l'exportation des denrées du cru, exemptées, elles, de ce droit; au milieu du siècle suivant, l'enregistrement, au greffe de l'Amirauté, des déclarations faites par les patrons et marchands transportant des marchandises de contrebande, a fourni un élément de comparaison acceptable, bien qu'imparfait, car, si, en période de guerre, presque toutes les denrées étaient réputées de contrebande, donc contrôlées, il n'en demeure pas moins vrai que certaines d'entre elles, en dehors même des cas de fraude, nous échappent. Pas de source quantitative exhaustive dans ce domaine, pour le XVIII<sup>e</sup> siècle: seuls nous éclairent sept livres de comptes de navires, auxquels s'ajoute la connaissance du fret annuel à destination de Marseille, en 1787.
- 4 Ces mêmes documents livrent quelques informations sur la composition de la flotte; on les a complétés, pour l'étude de celle-ci, par l'enregistrement des bâtiments auprès de l'Amirauté entre 1689 et 1758, ainsi qu'un état de la flotte à la veille de la Révolution.

## Arles, port de rivière, centre d'un cabotage fluvial (XVI<sup>e</sup>-début XVII<sup>e</sup> siècles)

- 5 Le terroir arlésien, vaste et fertile, produit des grains de manière excédentaire. Grenier à blé de la Provence, Arles approvisionne, au XVI<sup>e</sup> siècle, nombre de villes méditerranéennes: en 1526, par exemple, des patrons de San Remo, Nice, La Napoule, Saint-Tropez, Marseille, Toulon ou La Ciotat viennent y charger des blés. Cette denrée est alors le moteur principal du commerce portuaire. Autre richesse, la concentration des marchandises qui descendent le fleuve pour être renversées sur des navires de mer à destination des ports de la Méditerranée et, inversement, de celles qui en arrivent pour gagner l'amont du Rhône, en particulier l'important marché lyonnais. Arles, plaque tournante du commerce nord-sud, assure pleinement la rupture de charge qui lui impose sa position géographique.
- 6 À la montée, le flux est généralement plus vigoureux et composé majoritairement de produits alimentaires: les poissons, les fruits, en particulier les agrumes de la côte ligure et, surtout, le précieux sel, qui, s'il ne se rencontre que dans moins de 10 % des chargements, fournit, à lui seul, en 1582, 43 % du montant de la taxe perçue sur les marchandises se dirigeant vers l'amont. Remontent aussi le fleuve, les joncs de Camargue, l'alpha, les cordages et la sparterie, venus d'Espagne ou de Barbarie, les cuirs, le savon ainsi que des épices et des bois exotiques redistribués à partir de Marseille. Les bois ouvrés ou non, de même que les toiles constituent l'essentiel des chargements des bateaux en direction du sud. Autre facteur favorable au dynamisme du port, la tenue de la foire de Beaucaire, qui, pour la sainte Madeleine, en juillet, stimule largement les échanges: en 1583, 32 % de la recette du droit du 2 % s'est perçu pendant ce seul mois.
- 7 Si l'importance du fret disponible, à la fin de XVI<sup>e</sup> siècle, ne fait pas de doute, il n'y a peu de patrons arlésiens à se charger de son acheminement: en effet, ils ne passent que 9 %

des déclarations pour le transport des marchandises en transit et 12 %, pour celles exportées de la ville. Les marins du port d'Arles sont surtout des étrangers à la cité, ils viennent de Marseille, des ports de Provence orientale, de Ligurie ou des côtes niçoises ou languedociennes, mais aussi de Beaucaire, Tarascon et Avignon. Peu nombreux dans les sources, les patrons arlésiens font principalement du « cabotage fluvial » ; leur destination première est Beaucaire et le couloir rhodanien est leur lieu d'élection: en 1583-84, ils se dirigent quatre fois sur cinq vers les ports situés entre Lyon et Aigues-Mortes. Les exportations du terroir révèlent une autre direction privilégiée des patrons d'Arles, à savoir: Montpellier où ils apportent la laine du bétail local; cette destination apparaît dans 70 % des obligations passées par des patrons arlésiens entre 1582 et 1584. Toutefois, en 1584, quatre barques arlésiennes, chargées de toiles et de mercerie, font voile vers l'Espagne, et, entre 1585 et 1587, ce sont, en majorité, des destinations maritimes vers lesquelles les denrées de la cité sont exportées: à l'est, Antibes, Nice et Marseille, vers l'ouest, Frontignan et Narbonne. Peu nombreux d'une manière générale, et encore moins à s'aventurer sur mer, les patrons arlésiens naviguent, cependant, sur les côtes méditerranéennes, de Barcelone à la Ligurie, Gênes ou San Remo ainsi que vers les îles de Méditerranée occidentale.

- 8 Riche en fret, mais relativement pauvre en marins, telle est la situation du port d'Arles, à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle; ce constat renvoie à celui que fait J. Bernard pour Bordeaux, sensiblement au même moment. Il souligne, en effet, pour la façade maritime occidentale de l'Europe, l'association de « deux types d'organismes économiques, complémentaires mais distincts: les ports littoraux riches en navires et en marins, mais pauvres de fret, les grands ports de commerce en rivière, pauvres de navires mais riches de fret et de débouchés intérieurs »<sup>4</sup>. Arles appartient, sans conteste, à la seconde catégorie.
- 9 Dans les premières années du siècle suivant, la cité panse ses blessures après la longue guerre civile, reconstruit ses murailles, ses quais, et s'agrandit de toute part. Les activités maritimes des patrons arlésiens semblent se confirmer et, même, s'amplifier. En 1633, Henri de Séguiran, président de la cour des comptes d'Aix-en-Provence, chargé par Richelieu, à la veille de l'entrée de la France dans la guerre de Trente Ans, de parcourir les côtes de Provence afin d'obtenir un état de la puissance navale, militaire et commerciale, note que le « principal trafic des Arlésiens est le débit de leurs blés qu'ils traquent en Italie et principalement à Gênes »<sup>5</sup> et qu'ils portent aussi à Valence ou Barcelone, les toiles et marchandises venues de Lyon par le Rhône. Numériquement, cependant, la population des navigants de la ville ne paraît pas avoir augmenté de manière considérable: évaluée, pêcheurs compris, à 250 en 1582, ce chiffre est celui cité dans l'enquête de Séguiran, sans, toutefois, qu'il soit fait mention de ces derniers. En 1670, ce nombre a été multiplié par trois: le rôle, établi pour le service des classes, fournit le chiffre de 749 inscrits<sup>6</sup>. Cette évolution ne se justifie que par un intérêt grandissant des Arlésiens pour le commerce fluvio-maritime, qui résulte d'une demande croissante de service, c'est-à-dire d'un accroissement du fret disponible sur place.

## Vers un cabotage fluvio-maritime de proximité (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)

- 10 Les décisions prises par le pouvoir royal, dans sa volonté de faire de la France une puissance maritime, ont influé profondément sur l'avenir économique de la ville. Dans la longue succession des guerres qui jalonnent les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, l'importance des

ports, Marseille et Toulon, ne fait que s'affirmer; ceux-ci, étant dépourvus d'un arrière pays permettant un approvisionnement de l'ampleur voulue, c'est Arles qui collecte et achemine tout ce qui leur est nécessaire. Plus particulièrement, à partir de 1635, la guerre contre l'Espagne, occasionne la construction de nombreux vaisseaux pour l'armée navale du roi; les matériaux requis, le bois principalement, descendent de l'intérieur, par voie fluviale, à Arles où ils sont transbordés sur des navires de mer, vers les arsenaux de Marseille et Toulon. Le conflit conduit à l'interdiction de commercer avec les pays dépendants de la couronne espagnole, mais, en 1639, le roi autorise, à nouveau, les échanges avec les pays ennemis, à l'exception des marchandises prohibées, considérées comme contrebande de guerre, c'est-à-dire des armes, munitions, matières premières servant à la construction navale et, plus largement, tout ce que l'ennemi pourrait utiliser pour son propre effort de guerre. L'autorisation de sortie se double d'une obligation de rapporter un certificat de déchargement dans un port du royaume ou un port ami.

- 11 En comparant les marchandises, quittant le port d'Arles, à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, avec celles sortant sous obligations en 1644, on constate, sans surprise, l'apparition de nouveaux produits, répondant aux besoins des armées et liés à l'état de guerre tels affûts de canon, charrettes, outils et armes divers ainsi que l'augmentation considérable des matériaux destinés à la construction navale, le bois en particulier. Les quantités d'avoine, de vin, de chandelles progressent pour la même raison; s'y joignent encore de l'eau de vie et du tabac. Le blé reste, comme au siècle précédent, la principale denrée du terroir à être exportée: de très bonne qualité, la saissette d'Arles est toujours un moteur important de l'activité économique de la ville; nombreux sont les patrons des ports de Provence orientale et des côtes niçoises et ligures à ramener en leur flanc le précieux grain. Denrée spéculative, sa vente et son acheminement font l'objet d'un grand nombre de contrats commerciaux, chez les notaires de la ville, entre patrons et marchands ou notables. Les Arlésiens mettent à profit la conjoncture politique favorisant l'augmentation des transports maritimes, en direction de la Méditerranée: entre 1644 et 1646, près de la moitié des obligations est passée par des patrons de la cité. Leur destination première est Marseille: ils transportent 69 % des chargements qui y sont livrés. Le soutien français apporté aux Catalans, insurgés contre la couronne espagnole, contribue à multiplier, à partir des années 1640, les expéditions pour ravitailler la population et l'armée française opérant en Catalogne: 63 % des voyages, dans cette direction, sont faits par des barques arlésiennes. Vers Toulon, celles-ci assurent 34 % du trafic des marchandises de contrebande. On les rencontre aussi, apportant du vin à Gênes, Livourne ou Rome. Si les routes maritimes empruntées par les caboteurs arlésiens restent les mêmes – les côtes s'étendant entre Espagne et Italie –, leurs activités se centrent plus particulièrement sur les espaces où l'intervention est requise par le pouvoir royal. Entre 1633 et 1644, le service du roi est apparu et s'est imposé dans la vie des patrons arlésiens. Jusqu'à l'instauration des classes, en 1670, il passe par l'intermédiaire des Consuls de la Communauté, mais après cette date, la mobilisation est directement faite par le pouvoir royal, sous le contrôle de l'Amirauté. Qui plus est, il sera établi, en 1703, un tour de rôle pour le transport, vers Marseille et Toulon, des fournitures pour le compte du roi. Si, dans les années 1650-1660, les registres de sentences de l'Amirauté mentionnent le peu d'empressement que mettent certains patrons à répondre à la réquisition royale, un document de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>7</sup> fait état, au contraire, de leur attachement au service du roi et au tour de rôle, jugé nécessaire, pour garantir, à la population maritime de la ville, un revenu minimum mais aussi, il est vrai, pour combattre l'arbitraire des

commissionnaires de la Marine. La réponse à ce revirement doit-elle être cherchée dans les changements intervenus, en un siècle, dans la nature des denrées transitant au port?

- 12 La palette des marchandises constituant le fret au départ d'Arles entre 1644 et la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, se réduit sensiblement: près de 100 denrées différentes en 1644, moins de 30 répertoriées entre 1750 et 1788. Nos sources, qui ne sont pas exhaustives, ne permettent pas de généraliser; cependant, elles forment un faisceau convergent que viennent confirmer les quelques billets de nolis trouvés, dont les dates se situent entre 1788 et l'an XI. Les sept livres de comptes de navires exploités, montrent que ces derniers desservent, presque exclusivement, Marseille et Toulon: ils sont nolisés pour ces ports, dans 92 % des cas. Pour le reste, ils le sont vers les ports qui s'égrènent entre ceux-ci ou pour ceux des bords de l'étang de Berre. Les deux grands ports sont même, les uniques destinations portées sur les billets de nolis.
- 13 Bois, pierres, charbon et fourrages forment, avec le blé, les principales marchandises figurant dans les chargements: les trois quarts des caboteurs arlésiens, arrivant à Marseille en 1788, y apportent l'une au moins des composantes du triplet, (bois, pierres, charbon). Parmi les pondéreux, le bois l'emporte largement: entre un tiers et la moitié des cargaisons en contient. La proportion est encore plus grande, 84 %, dans les billets de nolis. Ces bois, provenant des forêts alpines ou bourguignonnes, descendent le Rhône par flottage, sous forme de radeaux, pour faire face aux demandes des constructions navales, à la fabrique de futailles et à l'expansion urbaine, de Marseille en particulier. Les pierres, fréquemment couplées au bois, dans les chargements, sont extraites des carrières voisines de Fontvieille et Beaucaire. Les grandes quantités de foin et de fourrages, dont Marseille a besoin, sont produites par le terroir arlésien. En outre, Arles assure, avec régularité, l'acheminement vers la Méditerranée, des blés qui descendent du nord par le fleuve, la production locale n'étant plus excédentaire; le port reçoit également du « blé de mer » destiné aux provinces de l'intérieur du royaume en période de pénurie; ainsi en est-il notamment en 1770-1771.
- 14 En dehors de ce fret, largement majoritaire dans les cargaisons des navires arlésiens, Arles exporte bouteilles et verrerie de sa manufacture. Des légumes, pois, fèves, haricots et de l'avoine, venus, comme le blé, de Bourgogne et de Bresse, complètent la palette des denrées transportées par les patrons arlésiens, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. On peut noter, par ailleurs, que les patrons étrangers à la ville qui se présentent à l'entrée du port de Marseille, en provenance d'Arles, arrivent sur lest ou avec des marchandises de même nature, confirmant le rétrécissement notable du fret disponible au port. Seule l'étoffe un peu, début août, la descente de la foire de Beaucaire, en direction de Marseille, dont les patrons arlésiens sont, d'ailleurs, les principaux bénéficiaires. Ce constat rejoint la situation évoquée par les Consuls d'Arles dans leur requête au duc de Choiseul, en 1762: ils exposent que la quantité des péages rencontrés sur le cours du Rhône, conduisant les marchands à privilégier le transport par terre des produits de prix, destinés à Avignon, Aix-en-Provence ou Marseille, il n'arrive plus au port d'Arles que les marchandises de peu de valeur et d'un gros volume ainsi que les vivres et munitions pour le service royal qui, elles, circulent en franchise. Malgré l'exagération, inévitablement contenue dans pareille supplique, on ne peut manquer de remarquer la corrélation avec les informations fournies par les documents étudiés. Néanmoins, peut-on noter que les Consuls ne mentionnent pas la descente régulière du blé qui, lui, est une denrée de valeur dont la distribution vers les grands centres, Marseille et Toulon, mais aussi les petits ports provençaux, est un apport non négligeable pour le transport maritime arlésien.

- 15 La réponse à l'évolution du fret, se trouve dans l'adaptation de la flotte.

## Mise en place d'une flotte polyvalente de cabotage (XVIIe-XVIIIe siècles)

- 16 Il est difficile de connaître avec précision, la composition de la flotte arlésienne avant la seconde moitié du XVIIe siècle. Les sources consultées pour la période antérieure, ne livrent que peu d'informations sur les navires: l'appellation barque ou bateau, à l'extrême fin du XVIe siècle, est très générale; doublée de « lahut », plus connu, à partir du siècle suivant, sous le nom de tartane, elle est plus explicite et désigne, avec certitude, un bâtiment de mer. Cela ne signifie, pourtant pas que se soient les seuls à être affectés au commerce maritime, car il existe des contre-exemples: un « bateau » chargeant pour l'Espagne ou un « navire » arlésien arraisonné au large de Valence. Mais nous ne rencontrons que peu de patrons arlésiens aux commandes de ces lahuts: ainsi, en 1582, pas plus de trois, aussi bien dans les registres des notaires que dans ceux de la recette du droit du 2 %. Les Arlésiens, à cette époque, principalement concernés par le cabotage sur le fleuve, utilisent des navires fluviaux tels bette, coupe, beaussane, guindelle, courte ou ponchude.
- 17 L'originalité de la marine arlésienne réside dans la manière dont elle a adapté sa flotte fluviale au commerce maritime, entre la fin du XVIe siècle et le milieu du suivant. Le navire caractéristique de cette flotte est l'allège; ce bâtiment est, à l'origine, prévu, comme son nom l'indique, pour alléger les navires plus lourds qui ne peuvent pénétrer dans le Rhône. Les allèges font alors la navette entre leur mouillage et Arles, pour des opérations de chargement et de déchargement. Elles ne sont pas l'exclusivité d'Arles: leur utilisation est habituelle dans les estuaires comme ceux de la Loire et de la Seine et dans les ports en eau peu profonde comme Narbonne ou Aigues-Mortes.
- 18 Navires de rivière, construits par les maîtres charpentiers de Condrieu, allèges et autres bâtiments fluviaux ont été transformés, par les marins et maîtres d'ache arlésiens, en navires capables d'affronter la mer. Les conditions de navigation dans le delta et le passage de la barre, pour communiquer avec la Méditerranée, limitent la portée des bateaux et favorisent l'utilisation de ces bâtiments à fond plat et à faible tirant d'eau: pour une longueur de 16 à 18 mètres et une largeur de 5 à 7 mètres, leur profondeur est de 1,3 à 1,6 mètre. En comparaison, la tartane est plus courte, entre 11 et 14 mètres et plus profonde, avec un creux d'environ 2,5 mètres.
- 19 Le cabotage fluvial auquel les patrons arlésiens étaient habitués, s'est, en quelque sorte, prolongé vers les côtes méditerranéennes. Il est difficile de dater, précisément, le moment où l'allège est sortie du fleuve pour aller effectuer les opérations de transbordements dans les ports mêmes de la côte. En 1633, les allèges sont mentionnées comme auxiliaires de la rupture de charge; en 1644-46 et en 1650, les registres d'Amirauté et ceux des notaires les montrent effectuant des transports à destination de Marseille, Martigues, La Ciotat et Toulon<sup>8</sup>. Toutefois, dès le début du XVIIe siècle, à bord d'embarcations simplement qualifiées de barques, les patrons arlésiens fréquentent d'autres ports méditerranéens: on les rencontre, cabotant le long des côtes espagnoles, de Barcelone à Valence, italiennes, de Gênes à Rome, transportant blé, vin et toiles. Ces barques, de même portée que les allèges, sont, tout comme elles, construites à Condrieu et mises en état de naviguer à la mer à Arles. Il semble donc que le terme général de



barque désigne un bâtiment de transport maritime. Tout laisse à penser que, dans la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, les patrons arlésiens se sont lancés, sur des embarcations fluviales – allèges, en particulier –, habilement adaptées à la navigation côtière, dans des activités de petit cabotage, limitées à l'aire géographique définie par les règlements et ordonnances des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles: de la Catalogne à la Toscane, y compris les Baléares, la Corse et la Sardaigne<sup>9</sup>.

- 20 Au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, des changements apparaissent: dans les appellations d'une part, dans les choix opérés de l'autre. Le terme général de barque disparaît peu à peu, au profit des noms plus spécifiques d'allèges et tartanes. Les chantiers navals arlésiens se sont affranchis des charpentiers d'amont et fabriquent eux-mêmes, entièrement, ces deux types de bâtiments. Pendant le premier tiers du siècle, les patrons arlésiens privilégient la construction des tartanes plutôt que celle des allèges, sans inverser, cependant, le rapport entre les deux modèles: les allèges restent largement majoritaires dans la composition de la flotte tout au long du siècle. Bien que ces dernières en constituent entre 75 et 85 %, ce choix, pourtant, est révélateur d'un contexte nouveau. L'augmentation des tonnages des navires, entre les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, impose à la marine arlésienne une adaptation. La portée moyenne des bâtiments passe successivement de 49 tonneaux en 1689, à 58 en 1708 et, à près de 95, en 1788. L'allège pouvait concilier la navigation fluvio-deltaïque et une portée à la hausse, mais au prix de la perte d'une partie de ses qualités à la mer. Dans un placet au ministre de la Marine, en 1760, les propriétaires des allèges du port d'Arles soulignent leur mauvaise tenue à la mer : « les barques sont de nature à ne pouvoir tenir la mer la nuit ny à la moindre apparence de tempête et [...] elles sont forcées surtout en hiver de relâcher dans quatre ou cinq endroits différents en allant d'Arles à Toulon »<sup>10</sup>. La tartane, navire de commerce méditerranéen par excellence, plus petite et plus manœuvrable que l'allège, paraît alors la solution pour les destinations maritimes que ne peuvent plus couvrir les pesantes allèges. L'ère de la barque – embarcation fluviale spécialement aménagée pour le cabotage entre la Catalogne et l'Italie –, semble révolue. Pendant la période de paix qui s'étend entre le traité d'Utrecht et le début de la guerre de Succession de Pologne, les Arlésiens paraissent avoir répondu à l'augmentation du tonnage des navires qui les conduisait à réduire leur horizon, en modifiant la composition de leur flotte. Dès le début des années trente, cette politique est, toutefois, abandonnée, au profit du renforcement du nombre d'allèges construites, allèges de plus en plus lourdes, puisque entre 1708 et 1788, leur portée moyenne est multipliée par 2,2, passant de 56 à 125 tonneaux; celles des tartanes, l'est par 1,9, mais leur tonnage reste très nettement plus faible, il passe de 27 à 72 tonneaux.
- 21 La nature et le volume du fret disponible à Arles, progressant dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle, le choix s'est imposé: allèges grosses porteuses, adaptées au transport côtier de pondéreux, au détriment de petits navires mieux faits pour une navigation plus lointaine. Dans la seconde moitié du siècle, les toutes petites unités, bateaux de moins de 20 tonneaux, ont disparu<sup>11</sup>. Désormais, la flotte est composée pour plus des trois quarts d'allèges et, pour le petit quart restant, de tartanes.
- 22 À la fois bateliers et marins, les marins d'Arles, naviguent sur des bâtiments originaux, issus de la construction fluviale et adaptés aux durs régimes des eaux méditerranéennes. Cette double compétence apparaît à travers l'exemple de Pierre Giot, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle: il fait voile avec son bateau, vers Toulon, Marseille ou Antibes; il envisage, ensuite, pendant la tourmente révolutionnaire de gagner Mahon, aux Baléares; puis, avec ce



même bâtiment, il se rend de Narbonne, où il est allé porter du foin, à Marseillan pour charger du vin et du sel à destination de Castenaudary d'où il gagne ensuite Toulouse avec un chargement de blé, par le canal du Midi.

- 23 Néanmoins, les 75 à 85 % d'allèges que compte le port sont presque exclusivement employées au micro-cabotage dont les pôles sont d'abord Marseille, ensuite Toulon; on peut les rencontrer aussi, plus rarement toutefois, à la recherche de fret au débouché du canal, à Agde ou à Sète. Cette activité peut prendre plusieurs formes: de simples navettes, entre Arles et Marseille essentiellement: on a ainsi compté, pour un même patron, jusqu'à sept aller et retour dans l'année. On observe aussi des voyages vers la ou les destinations imposées par le fret de départ, suivis d'une prise de fret à l'arrivée qui occasionne des escales sur le chemin de retour ou un prolongement au-delà de la destination initiale pour y livrer le nouveau chargement: c'est le cas, par exemple, du patron Jean Maffet sur l'allège Saint François<sup>12</sup> chargée de bois et de pierres à destination de Toulon, qui se rend, ensuite, à Hyères pour y prendre du foin et du bois à brûler à livrer à Marseille. Enfin, peuvent se greffer sur une destination initiale, des circuits ou navettes intermédiaires: ainsi, de Marseille, où il décharge le fret en provenance d'Arles, le patron Jean Guigue fait une boucle qui l'amène successivement à Toulon, Fréjus, Saint-Raphaël<sup>13</sup>. Il faut ajouter aux escales commerciales imposées par la cueillette du fret, celles d'ordre technique, et elles ne manquent pas: selon leurs propriétaires, les lourdes allèges d'Arles doivent, en allant de leur port d'attache à Toulon, relâcher à Marseille, Cassis, La Ciotat et Sanary<sup>14</sup>. L'exagération de la requête qu'ils présentent au ministre est patente, les livres de comptes d'allèges le prouvent; mais, il n'en demeure pas moins, que les arrêts techniques à Bouc et aux embouchures du Rhône sont fréquents et, parfois, fort longs.
- 24 Si les facteurs géographiques liés à la situation du port d'Arles, ont joué un rôle prépondérant dans les particularités de sa marine, la conjoncture politique et la volonté de l'État ont également contribué à la façonner. Tout d'abord, au moment de la Ligue, ce sont les affrètements vers la péninsule ibérique qui augmentent, puis, à partir des années quarante du XVII<sup>e</sup> siècle, les besoins de la politique royale pèsent largement sur les activités du port.
- 25 Le transport des bois et vivres à destination des arsenaux de Marseille et Toulon, fortement stimulé par les guerres, a constitué une manne pour les patrons arlésiens; les affrètements de ces marchandises, pour lesquels ils étaient réquisitionnés mais dont ils avaient un quasi monopole, leur assuraient un revenu minimum garanti. Ainsi s'est installé, à partir de ce moment, à côté d'activités plus larges sur la façade méditerranéenne, un courant de micro cabotage en direction des deux grands ports militaires.
- 26 Les progrès techniques de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, à leur tour, ont influé sur les activités des marins d'Arles. Le réseau routier s'améliorant, le transport terrestre se développe et son prix diminue fortement. Plus sûr, plus rapide, dans un siècle où la notion de rentabilité prend son sens, il concurrence sérieusement le transport humide. Les longues attentes aux embouchures du Rhône, pour cause de tempêtes, de vents contraires ou d'étiage et, d'une manière générale, les difficultés de navigation dans le delta, détournent les marchands de la voie fluviale. À ces désagréments, s'ajoute la multiplicité des péages: il y en a environ quarante entre Lyon et Arles auxquels s'ajoute, sur place, le droit du 2 %. Dans le dernier quart du XVIII<sup>e</sup> siècle, le tarif du transport par eau augmente beaucoup plus que celui par terre. Par ailleurs, Arles, à la fin de l'époque moderne, est nettement à l'écart des grands axes terrestres qui se sont alors multipliés.

Ces facteurs expliquent largement, la diminution considérable de la variété et de la valeur du fret qui arrive à Arles pour être réexpédié vers la Méditerranée.

- 27 Le passage par Marseille est alors essentiel pour les caboteurs arlésiens qui y viennent chercher du fret; ils participent, comme nombre de bâtiments des petits ports voisins, à la redistribution des marchandises qu'a centralisées le port principal. Certains patrons arlésiens se voient obligés d'y descendre sur lest pour trouver un chargement et y démarrer des opérations commerciales<sup>15</sup> qui les amènent vers des destinations plus lointaines. Des tartanes, et uniquement elles, navigant au petit ou même au grand cabotage, viennent ainsi cueillir le fret là où il existe, à Marseille, en priorité, mais aussi à Agde ou à Sète. Certains patrons choisissent d'y demeurer, tels les quatre frères Boulouard, issus d'une longue lignée de marins arlésiens, qui s'installent, vers 1770, dans la cité phocéenne ou Honoré Bontoux qui, à la même époque, exerce son activité de patron au petit cabotage à Agde. Ces trajectoires ne concernent, toutefois, qu'une minorité d'entrepreneurs.
- 28 Entre le XVII<sup>e</sup> siècle et la seconde moitié du suivant, dans la sélection qui s'opère entre les cités, y compris entre les ports, certains d'entre eux deviennent des satellites des ports principaux que sont Marseille et, à un degré moindre, Toulon<sup>16</sup>. Par la navigation de service qui s'établit alors, Arles paraît se trouver dans une situation comparable.

---

## NOTES

- 1.Louis STOUFF, parle, pour la fin du XV<sup>e</sup> siècle, de « *carrefour délaissé* ». *Arles à la fin du Moyen Âge*, Thèse de doctorat d'État, Aix-en-Provence, 1986, p. 249.
- 2.Alain CABANTOUS, *Dix mille marins face à l'Océan*, collection La France au fil du temps, Publisud, 1991. p. 20.
- 3.Situé en Camargue, sur le Petit Rhône, appelé aussi brassière de Fourques, il contrôlait les marchandises qui évitaient Arles, en circulant sur ce bras du fleuve.
- 4.Jacques BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, SEVPEN, Paris, 1968, p. 53.
- 5.Bibliothèque municipale d'Arles (désormais B.M.A.) *Voyage et inspection de M. de Séguiran sur les côtes de Provence. Correspondance de Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux*, Édition de E. Sue, Paris, 1839, tome III, p. 302.
- 6.Archives municipales d'Arles (désormais A.M.A.) EE 23: 657 Arlésiens et 92Saintois, pêcheurs compris.
- 7.A.M.A., BB 111, f° 63-64 v°. Lettre adressée par les Consuls d'Arles, en 1762, duc de Choiseul pour lui demander le rétablissement du tour de rôle, supprimé quelques mois plus tôt. La nature du document invite à une certaine prudence, mais les arguments employés concernent certainement, sinon toute la population maritime mais au moins, une partie d'entre elle qui s'est fait entendre.
- 8.Archives départementales de Bouches-du-Rhône (désormais, A.D.B. du Rh.) 11 B 12: sur les trois ans, entre 1644 et 1646, 96 voyages d'allèges arlésiennes dont 60 vers Marseille, 22 vers Toulon, 11 vers Martigues, 2 vers La Ciotat et 1 vers Barcelone; Dans les registres

de notaires, pour l'année 1650, on trouve 56 bâtiments dont 15 allèges, 2 tartanes, 2 pinques et 1 barque pointue; les 36 autres sont appelées barques ou parfois, barques de mer.

9. Gilbert BUTI, « Le “chemin de la mer” ou le petit cabotage en Provence (XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », in *Provence historique*, tome L, fascicule 201, juillet-août-septembre 2000, p. 300.

10. B.M.A., ms 260, f° 10.

11. S.H.M. Toulon, 15 P5/1, matricules des bâtiments d'Arles (1788-96). Dans ce document, aucune de ces petites unités n'apparaît. Elles n'ont, probablement pas cessé d'exister, mais elles ne doivent plus être utilisées pour les transports maritimes, leur emploi se limitant, alors, au cabotage fluvial ainsi qu'à la navigation sur les étangs côtiers et les canaux.

12. A.D.B. du Rh., 39 E 62. Départ le 26/11/1771.

13. A.D.B. du Rh., 39 E 58. Départ le 01/10/1767.

14. B.M.A., ms 260, f° 10.

15. Gilbert LARGUIER arrive aux mêmes conclusions pour le port de Narbonne au XVIII<sup>e</sup> siècle. *Le drap et le grain en Languedoc. Narbonne et le Narbonnais, 1300-1789*, Presses universitaires de Perpignan, 1996, p. 1066, 1067 et 1072.

16. René BEAHREL, *Une croissance: la Basse Provence rurale (fin XVI<sup>e</sup> siècle-1789)*, SEVPEN, 1961, p. 78, note 2.

## RÉSUMÉS

La situation particulière d'Arles, ville d'apex au débouché d'un grand fleuve, qui s'ouvre sur la mer au-delà d'un vaste delta, sablonneux et mouvant, ne peut qu'avoir influé sur le destin de la ville. Les marins de son port se sont cherchés: hommes du fleuve, ils ont hésité à s'engager sur la mer. La présence d'un fret considérable, provenant à la fois des richesses agricoles du terroir et des échanges entre la vallée du Rhône et la Méditerranée, les y a incités. En outre, le contexte événementiel et les choix politiques ont été de puissants moteurs dans la multiplication d'échanges commerciaux qui ont amené la marine arlésienne sur les côtes s'étendant entre l'Espagne et l'Italie. L'expansion des ports principaux que sont Marseille et Toulon ainsi que les contraintes dues aux difficiles conditions de navigation, ont conduit, peu à peu, les Arlésiens à resserrer leur horizon et à se spécialiser dans la desserte de ces deux ports avec des bâtiments adaptés à la navigation mixte, fleuve-mer, les allèges.

The exceptional situation of the town of Arles, a hub at the mouth of a major river, opening onto the sea via a vast delta, sandy and shifting, obviously influenced the town's destiny. The town's sailors were reluctant at first: as river navigators, they were not so keen to take to the sea. It was the presence of considerable freight, coming both from the rich agricultural production in the region and from trade between the Rhone valley and the Mediterranean that finally decided them. Furthermore, the social climate and political choices played a highly significant role furthering commercial exchange, and this too prompted the Arles fleet out along coast towards Spain or Italy. As major ports like Marseille and Toulon expanded, and various difficulties arose linked to complex navigational conditions, so the Arlesians gradually reduced their horizons and

specialised in servicing these two ports in vessels suited to mixed-navigation, river and sea, and landing stages.